

## ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ ЯК ПЕРЕДУМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВОЇ СТАБІЛЬНОСТІ ЕКОНОМІКИ

### WAYS TO IMPROVE INTERNATIONAL LOGISTICS IN UKRAINE AS PRELIMINARY MEASURES FOR PROVIDING FINANCIAL STABILITY OF THE ECONOMY

*У статті розглянуто ключові проблеми міжнародної логістики України. Автором запропоновано основні шляхи вдосконалення логістичних процесів з метою забезпечення фінансової стабільності. Зокрема, приведення чинних норм законодавства щодо випуску товаросупроводжуючих документів до міжнародних стандартів, зважена цінова політика у залізничній та портовій галузях, введення відповідальності усіх суб'єктів господарювання за помилкові рішення та дії.*

**Ключові слова:** фінансова стабільність економіки, міжнародна логістика, експорт, експортний потенціал, забезпечення фінансової стабільності економіки.

*В статье рассмотрено ключевые проблемы международной логистики Украины. Автором предложено основные пути усовершенствования логистических процессов с целью обеспечения финансовой стабильности экономики Украины. В частности, приведения действующих норм законодательства о выпуске товаросопроводитель-*

*ных документов с международными стандартами, взвешенная ценовая политика в железнодорожной и портовой отраслях, введение ответственности всех субъектов хозяйствования за ошибочные решения и действия.*

**Ключевые слова:** финансовая стабильность экономики, международная логистика, экспорт, экспортный потенциал, обеспечение финансовой стабильности экономики.

*The article considers the key problems of international logistics of Ukraine. The author suggests the main ways to improve logistics processes to ensure the financial stability of the Ukrainian economy. Current legislation on the issue of shipping documents should correspond to international standards, well-reasoned price policy in the railway and port industries, the introduction of responsibility of all business entities for false decisions and actions.*

**Key words:** financial stability of economy, international logistics, export, export potential, ensuring financial stability of economy.

УДК 338.2

Гирба О.О.

Навчально-науковий інститут  
бізнес-технологій «УАБС»  
Сумського державного університету

**Постановка проблеми.** На етапі ринкової трансформації економіки України вітчизняні експортоорієнтовані підприємства змушені працювати в умовах невизначеності зовнішнього середовища та відсутності фінансової та макроекономічної стабільності. Формування нових підходів до менеджменту, оптимізація існуючої логістики стає важливою умовою радикальної зміни економічного середовища, що у результаті призведе до підвищення експортного потенціалу України та забезпечення фінансової стабільності її економіки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням проблем міжнародної логістики в Україні присвячено праці таких вчених: В. Гришко, М. Гунченко, С. Запотоцького, Н. Ільченко, І. Седікової тощо. Крім того, сучасні економісти, керівники зовнішньоекономічних та міжнародних підприємств в Україні також звертають увагу на необхідності удосконалення логістики з метою забезпечення фінансової стабільності України. Зокрема, це М. О. Горбачов, І. Душник, Д. Науменко і т. д.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є виявлення основних проблем міжнародної логістики в Україні та пошук шляхів їх вирішення для забезпечення фінансової стабільності економіки.

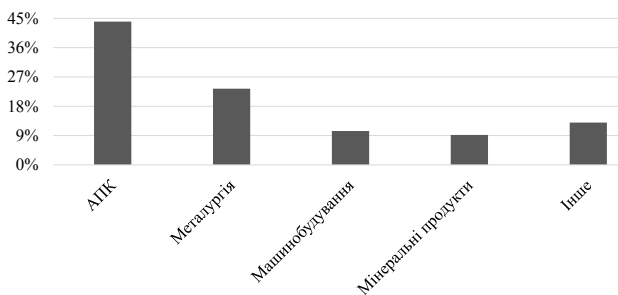
**Виклад основного матеріалу дослідження.** На тлі існуючих економічних та політичних проблем ще однією гострою проблемою в Україні

залишається міжнародна логістика. При чому тут варто зосередити увагу як на застарілій залізничній інфраструктурі, що майже не вдосконалювалася у часи незалежної України, так і у відсутності змін у правовому полі (прийнятті відповідних законів, зокрема, про водний транспорт; невідповідності вітчизняних норм по видачі товаросупроводжуючих документів міжнародним зразкам тощо).

Структурні зміни в логістичних процесах почали відбуватися ще у II половині 2013 році, коли Росія запровадила фактично в односторонньому порядку обмеження на імпорту цілого переліку українських товарів. У цей час спостерігалось активне втручання «Росспоживнагляду» та російських митників. Фактична анексія Криму, гібридна війна Росії проти України стали тими потужними факторами як зрушення рівня фінансової стабільності економіки, так і трансформації зовнішньої торгівлі держави, структурної зміни логістики. Взаємні обмеження у сфері російсько-українського військово-технічного співробітництва, закриття портів АР Крим зі сторони України (та їх фактичне використання зі сторони Росії та деяких держав світу, що всупереч санкцій продовжують порушувати як українське, так і міжнародне законодавство) спонукали вітчизняні підприємства до зміни стратегії поведінки, пошуку альтернативних ринків збуту своєї продукції [1]. І хоча наразі зацікавленість світового ринку в українських товарах зна-

чна, усе ж низка проблем у законодавстві, відсутність структурних змін у логістиці, невідповідність вітчизняних норм якості продукції до міжнародних стандартів призводить до обмеження всього експортного потенціалу, стримування забезпечення фінансової стабільності економіки.

У I кварталі 2017 року, за даними Міністерства економічного розвитку, вітчизняний обсяг експорту товарів та послуг склав 12,4 млрд дол. США, що на 28% більше, ніж аналогічний період у 2016 році. Експортні галузі в Україні залишилися традиційні, незважаючи на всі зміни у зв'язку з подіями у зовнішньополітичному житті країни за останні роки (рис. 1).



**Рис. 1. Основні експортні галузі України**

*Джерело: складено автором на основі даних Мінекономрозвитку [2]*

У світовій економіці логістика є найбільш ефективним ринковим засобом формування, планування та розвитку будь-якого підприємства, що займається створенням продукту на міжнародний ринок. Однак, для українських підприємств однією з ключових статей затрат для кожного підприємства із цих галузей залишаються саме логістичні. На тлі незначних обсягів інвестування в основні фонди, модернізацію виробництва, невідповідності внутрішніх стандартів якості міжнародним, задача держави створити такі умови ведення бізнесу, за яких експорт традиційних товарів став би більш конкурентоспроможним на зовнішньому ринку. На нашу думку, це один з основних шляхів забезпечення фінансової стабільності економіки, що потребує мінімальних затрат зі сторони держави, однак, матиме позитивний ефект у найближчому майбутньому.

Сучасна міжнародна логістика в Україні має безліч недоліків. Згідно інтегрального показника Світового банку LPI (Logistics Performance Index), у 2016 році Україна знаходилася на 80 місці і має показник 2,74 із 5 можливих (при цьому лідером виступає Німеччина, показник якої на 35% краще) [3]. За оцінками сучасних експертів І. Душник, М. Горбачова, лише на експорті зернових Україна здатна збільшити експорт до 60-70 млн т у 2022 році [4]. Але для цього варто не лише збільшити врожайність, але й вирішити структурні логістичні проблеми, що є спільними для всіх підприємств будь-яких галузей.

На нашу думку, найбільш гострими проблемами в міжнародній логістиці, що перешкоджають забезпеченню фінансової стабільності економіки, є такі:

– високий рівень зношеності основних фондів (у портах та ПАТ «Укрзалізниця»). Наразі українські підприємці пропонують декілька варіантів вирішення даного питання за рахунок інвестицій у галузь. Однак, при цьому потребують гарантій держави на окупність цих інвестицій та допомогу зі сторони відповідних державних органів та структур, наприклад, у питанні знижених тарифів при використанні вагонів власного парку (що планується закупити).

– розрізнення понять експортер («exporter») та вантажовідправник («shipper»). У міжнародній практиці кількість документів на будь-яку партію відвантаженого товару є мінімальною. Це пов'язано з тим, що згідно чинних норм в Україні більшість документів (фітосанітарні сертифікати, коносаменти, сертифікати походження тощо) мають оформлюватися на кожного експортера, у той час, коли за кордоном достатньо надати документи, що підтверджують факт закупки товару у багатьох постачальників, а всі документи на експорт оформлюються на кінцевого (тобто, фактичного) вантажовідправника. А враховуючи, що іноді є вимога додатково отримувати підтвердження тих чи інших документів (зокрема, сертифіката походження) через консульства, усі затрати в кінцевому результаті зменшують прибутковість від продажу товарів саме для українських експортерів. Абсурдність ситуації полягає ще й у тому, що фактично власником товару на момент експорту вже є сам кінцевий вантажовідправник, а не експортер. Тим не менш, українське законодавство так і не змінилося у цьому напрямі з моменту набуття нашою державою незалежності. На нашу думку, варто переглянути чинні норми та привести їх у відповідність до міжнародних стандартів. Це не лише пришвидшить термін обробки даних та випуску документів, але й значно спростить усі експортні формальності, до них досить негативно ставляться усі міжнародні партнери.

– тривалий час для випуску товаросупроводжуваних документів державними органами, що часто суперечить міжнародній практиці. Основна проблема при цьому полягає в тому, що часто вантаж приходить до імпортера швидше, ніж документи на нього. У результаті, усі збитки, що пов'язані з простоям транспортних засобів до очікування документів, перекладаються на українського експортера (так як фактично враховуються у закупівельну ціну, що є нижчою на аналогічні товари із країн-конкурентів).

– економічно необґрунтоване підвищення тарифів на залізничні перевезення (за виключенням тарифу для транзиту, у т. ч. для Російської Федерації). Будь-які зміни тарифу не призводять до оновлення основних фондів, адже всі надходження від

їх збільшення є неконтрольованими. І з одного боку держава підтримує ПАТ «Укрзалізниця», а з іншого боку увесь тягар перекладає на українського виробника, якому щоразу все складніше конкурувати із аналогічними товарами з інших країн світу.

– проблеми із незабезпеченням вагонами, локомотивами експортоорієнтованих підприємств, що призводить до ризиків невиконання зовнішньоекономічних контрактів у частині термінів. У результаті забезпечення фінансової стабільності економіки стає більш проблематичною задачею, ділова репутація експортних компаній, що діють на території України, погіршується, а міжнародний імідж держави – знижується. Шляхи вирішення цієї проблеми розглядалися у попередньому пункті.

– одні з найвищих тарифів для заходу суден в українські порти порівняно з портами країн Європи. У результаті цього навантаження на судновласника, а далі і вантажовласника зростає. Таким чином, прибуток українського експортера є мінімальним, усі збори є лише відносно контрольованими і не призводять до стабілізації економіки держави.

– відсутність повної відповідальності зі сторони держави за послуги, що надаються. Наприклад, за помилкове лоцманське проведення не передбачено жодної відповідальності (у т. ч. покриття можливих фінансових збитків). Ми вважаємо, що варто на законодавчому рівні закріпити відповідальність усіх сторін за проведену роботу, а у випадках будь-яких помилок, що призводять до фінансових збитків інших учасників, зобов'язання покривати всі витрати на їх усунення. Це дозволить не лише покращити рівень сервісу, але й стане гарним сигналом для потенційних іноземних інвесторів.

– Зниження можливості експортування з портів Азовського моря, що призводить до зростання ставок фрахту для даного регіону, а значить – зниження прибутковості для українського експортера. Дана ситуація обумовлена будівництвом Російською Федерацією мосту через Керченську протоку [5, с. 12]. При цьому Україна наразі не лише не виграла жодного суду з цього приводу, але навіть не подала позови. Таким чином, можливість експорту з Азовського регіону суттєво знизилася, що призвело до збільшення навантажень на порти Чорного моря. Враховуючи технічну можливість перевалки портів Чорноморського регіону (особливо у піковий період відвантажень продукції АПК), а також особливості логістики для Сходу України (що побудована на основі мінімізації транспортних затрат) зазначимо, що це в результаті призводить до зниження прибутковості українських підприємств, скорочення надходжень до бюджету та зниження рівня експорту;

– на тлі порушення усталених господарських зв'язків (через проведення фактичних бойових дій на Донбасі, анексію Криму) функціонування основної частини економіки держави, у тому

числі зовнішньоекономічну сферу її діяльності, змінилося суттєво. Зокрема, спостерігається збільшення імпорту енергоносіїв (особливо енергетичного вугілля для потреб вітчизняних ТЕЦ, підприємств металургії) після втрати контролю над частиною території Донецької та Луганської областей. У свою чергу це призводить до збільшення ролі зовнішньоекономічного сектору в економіці України. Питання забезпечення фінансової стабільності економіки стає одним з основних для вирішення на поточний момент.

Таким чином, недосконалість логістичних процесів призводить до суттєвих втрат українських виробників. При цьому проблем досягає макrorівня і призводить до ускладнення для держави забезпечувати фінансову стабільність економіки. Наприклад, за оцінкою експертів Світового банку лише аграрні виробники втрачають щороку прибутків близько до 1,6 млрд дол. США, що у результаті призводить до недоотримання валютної виручки Україною та податків у державний бюджет. Транспортування зернових українським компаніям коштує приблизно на 20 дол. США/т дорожче, ніж конкурентам [9]. Ми схильні уважати, що від недосконалості міжнародної логістики інші підприємства, що ведуть зовнішньоекономічну діяльність, отримують збитки. Розмір збитків наразі досить складно оцінити, адже інформація є досить закритою.

**Висновки з проведеного дослідження.** Отже, через низку проблем у міжнародній логістиці, експортний потенціал України використовується не в повному обсязі, а проблема забезпечення фінансової стабільності економіки залишається однією з ключових задач держави. Втрати українських експортерів та державного бюджету через недосконалість логістики та вітчизняного законодавства досягають декількох мільярдів доларів США щороку. При цьому, незважаючи на можливість проведення реформ та усунення недоліків при мінімальних затратах, на практиці вони проводяться дуже повільно.

На нашу думку, для вирішення питань необхідно провести зміни як у чинне законодавство, так і в підхід держави до регулювання діяльності експортоорієнтованих підприємств у питаннях логістики. Зокрема, при випуску товаросупроводжуючих документів варто керуватися світовою практикою та вказувати вантажовідправника (shipper), а не експортера. По-друге, будь-які залізничні та портові тарифи мають бути економічно обґрунтованими, а усі кошти, отримані від їх підвищення, повинні бути спрямовані на покращення інфраструктури. По-третє, у зв'язку з анексією Автономної Республіки Крим (та незаконним використанням портів у господарській діяльності), будівництвом мосту через Керченську протоку (що перешкоджає можливості заходу суден із великим дедвейтом у порти Азовського моря) Україна має

чітко дотримуватися позиції захисту національних інтересів та відстоювати їх у міжнародних судах.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Кулицький С. Питання трансформації української зовнішньої торгівлі на сучасному етапі [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1763:ukrajinska-zovnishnnya-torgivlya-zmina-vektoru-trivae&catid=8&Itemid=350](http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1763:ukrajinska-zovnishnnya-torgivlya-zmina-vektoru-trivae&catid=8&Itemid=350).
2. Експорт з України зріс майже на третину – Мінекономрозвитку [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2237160-ekspport-z-ukraini-zris-majze-na-tretinu-minekonomrozvitku.html>.
3. International LPI globalranking. WorldBank [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.
4. Сможем ли мы накормить мир? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://uga.org.ua/ru/news/smozhem-li-my-nakormit-mir/>.
5. Танская А. Перспективы развития Азовского региона в свете вводимых ограничений в Керченском проливе АПК-Информ: ИТОГИ № 8(38). С. 12-16.
6. Гришко В.В., Гунченко М.В. Системний аналіз ризиків у логістичній діяльності промислового підприємства. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. С. 54-58.
7. Запотоцький С., Паренюк В. Транспортна логістика: основні виклики для України. К. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка 2016 № 2, с. 42-47.
8. Седікова І.О. Умови експорту зернових вантажів України у нових реаліях. Економіка харчової промисловості № 1(25) 2015, с. 26-32.
9. Перехід на вищий щабель: рекомендації зі вдосконалення системи зернової логістики в Україні. Світовий банк [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.worldbank.org/uk/news/feature/2015/09/15/shifting-into-higher-gear-recommendations-for-improved-grain-logistics-in-ukraine>.

#### REFERENCES

1. Kulyckyj S. (2015) Pytannja transformaciji ukrajinskoji zovnishnjoji torghivli na suchasnomu etapi [The

question of the transformation of Ukrainian foreign trade at the current stage]. *Ukraina: podiji, fakty, komentari* [Ukraine: Events, Facts, Comments] (electronic resource), No. 23, pp. 49-59. Available at: [http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1763:ukrajinska-zovnishnnya-torgivlya-zmina-vektoru-trivae&catid=8&Itemid=350](http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1763:ukrajinska-zovnishnnya-torgivlya-zmina-vektoru-trivae&catid=8&Itemid=350) (accessed 29 November 2017).

2. Eksport z Ukrainy zris majzhe na tretynu [Exports from Ukraine grew by almost a third] [Elektronnyi resurs]: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2237160-ekspport-z-ukraini-zris-majze-na-tretinu-minekonomrozvitku.html>.

3. International LPI globalranking. WorldBank [Elektronnyi resurs]: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

4. Smozhem li my nakormit' mir? [Can we feed the world?] [Elektronnyi resurs]: <http://uga.org.ua/ru/news/smozhem-li-my-nakormit-mir/>.

5. Tanskaya A. (2017) Perspektivy razvitiya Azovskogo regiona v svete vvodimykh ogranicheniy v Kerchenskom prolive [Prospects for the development of the Azov region in the light of the imposed restrictions in the Kerch Strait] (electronic resource), No. 8(38), pp. 12-16. Available at: [https://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1085637#.WiWwq1VI\\_X4](https://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1085637#.WiWwq1VI_X4) (accessed 14 August 2017).

6. Ghryshko V.V., Ghunchenko M.V. (2016) Systemnyj analiz ryzykiv u loghistychnij dijialnosti promyslovogho pidpryjemstva [System analysis of risks in logistics activities of an industrial enterprise]. *Scientific Herald of the International Humanitarian University*, no. 1, pp. 54-58.

7. Zapotocjkyj S., Parenjuk V. (2016) Transportna loghistyka: osnovni vyklyky dlja Ukrainy [Transport logistics: the main challenges for Ukraine] *Bulletin of the Taras Shevchenko National University of Kyiv*, no. 2, pp. 42-47.

8. Sedikova I.O. Umovy eksportu zernovykh vantziv Ukrainy u novykh realijakh [Conditions of export of grain cargoes of Ukraine in new realities], *The economy of the food industry*, No. 1 (25), pp. 26-32.

9. Perekhid na vyshhyj shhabelj: rekomendaciji zi vdoskonalennja systemy zernovoji loghistyky v Ukraini [Elektronnyi resurs]: <http://www.worldbank.org/uk/news/feature/2015/09/15/shifting-into-higher-gear-recommendations-for-improved-grain-logistics-in-ukraine>.

**WAYS TO IMPROVE INTERNATIONAL LOGISTICS IN UKRAINE  
AS PRELIMINARY MEASURES FOR PROVIDING FINANCIAL STABILITY OF THE ECONOMY**

The article considers the key problems of international logistics of Ukraine. It was conducted that Ukrainian legislation has a lot of drawbacks in terms of time for issuing shipping documents, misunderstanding concerning key logistics terminology. In addition, within last several years, Ukrainian exporters should solve problems concerning new circumstances with the absence of an option to deliver goods through occupied Donbas region and the Crimea, reorganization in Ukrainian railway etc. All these problems lead to the problem of ensuring the financial stability of the economy in Ukraine at the state level.

The author suggests the main ways to improve logistics processes to ensure the financial stability of the Ukrainian economy. Current legislation on the issue of shipping documents should correspond to international standards, well-reasoned price policy in the railway and port industries, the introduction of responsibility of all business entities for false decisions and actions. Moreover, Ukraine should have strong state policy in terms of defending national interests through international law and court. In particular, it is indicated that Ukraine has to file actions concerning using Crimean ports, which contradicts the Ukrainian and international law.